

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

12.11.2004

REC'D 13 JAN 2005

WIPO PCT

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 1 1 月 1 2 日
Date of Application:

出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 3 8 2 6 1 5
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 3 8 2 6 1 5]

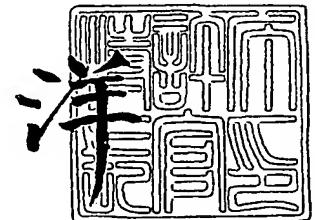
出 願 人 小 松 ゼ ノ ア 株 式 会 社
Applicant(s):

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

2 0 0 4 年 1 2 月 2 2 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



出証番号 出証特 2 0 0 4 - 3 1 1 7 1 1 7

【書類名】 特許願
【整理番号】 RZP03-017
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 F02M 19/00
【発明者】
 【住所又は居所】 埼玉県川越市南台 1 丁目 9 番 小松ゼノア株式会社農林機器事業
 部機器開発センタエンジン開発グループ内
 【氏名】 大辻 孝昌
【特許出願人】
 【識別番号】 000184632
 【氏名又は名称】 小松ゼノア株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100091948
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 野口 武男
【選任した代理人】
 【識別番号】 100119699
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 塩澤 克利
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 011095
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 0210816

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

層状掃気 2 サイクルエンジンにおける先導空気制御弁軸及び気化器の混合気絞り弁軸の一方の弁軸を駆動軸、他方の弁軸を従動軸となし、両弁軸を連動駆動する伝導結合機構において、

前記駆動軸と従動軸とを角度を成して配し、

前記伝導結合機構が、前記駆動軸及び従動軸とそれぞれ一体的に回転可能に配され、互いに接触伝導する一对の第 1 カム部材及び第 2 カム部材を備え、

前記第 1 カム部材と第 2 カム部材との接触伝導時に、第 1 カム部材の接触面の一部と第 2 カム部材の接触面の一部が、常に接触状態を維持されてなることを特徴とする角度を成す弁軸間の伝導結合機構。

【請求項 2】

前記第 1 カム部材及び第 2 カム部材の一方のカム部材が、カム面を有するカム板からなり、他方のカム部材が、前記カム面に接触する接触子を有するレバーからなることを特徴とする請求項 1 記載の角度を成す弁軸間の伝導結合機構。

【請求項 3】

前記第 1 カム部材又は第 2 カム部材の少なくとも一方のカム部材が、他方のカム部材との接触面を、該一方のカム部材を配した弁軸に対して平行に延設してなることを特徴とする請求項 1 又は 2 記載の角度を成す弁軸間の伝導結合機構。

【請求項 4】

前記第 1 カム部材又は第 2 カム部材の少なくとも一方のカム部材が、同第 1 カム部材又は第 2 カム部材を配した前記駆動軸又は従動軸に沿い、かつ他方の第 2 カム部材又は第 1 カム部材方向に向かって摺動自在に付勢されてなることを特徴とする請求項 1 又は 2 記載の角度を成す弁軸間の伝導結合機構。

【書類名】 明細書

【発明の名称】 角度を成す弁軸間の伝導結合機構

【技術分野】

【0001】

本発明は、斜交状態又はねじれ状態等の角度を成して配された層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とを、連動駆動する伝導結合機構に関するものである。

【背景技術】

【0002】

従来から、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とを連動駆動することによって、常に混合気の量と先導空気量とのバランスを保持して、最適な状態での燃焼制御を行っている。

【0003】

層状掃気2サイクルエンジンは、掃気行程でシリンダ内へ先に流入した先導空気を燃焼ガスと一緒に排気ポートへ流出させており、しかも、先導空気の後からシリンダ内へ流入する混合気は、シリンダ内に滞留させることができるようになっている。これによって、シリンダへ流入した混合気が燃焼ガスと一緒に排気口から大気中へ排出されるという、所謂吹抜け現象が防止され、排気ガス濃度を大幅に低減することができ、燃費の浪費も少なくすることができる。

【0004】

先導空気と混合気とをシリンダ内に流入させるタイミング、流入量等を制御するうえで、気化器における絞り弁の開度に対して最適な先導空気制御弁の開度を得る制御機構として、伝導結合機構が用いられている。先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とが平行状態に配された両弁軸間においての伝導結合として、例えば、カム機構やリンク機構を用いたダイヤフラム気化器（例えば、特許文献1参照。）が提案されている。

【0005】

特許文献1に記載されたダイヤフラム気化器は、図8に示すような構成を備えている。即ち、気化器ケーシング60内に配した絞り弁の絞り弁軸63には、一端に操作レバー66を担持している。操作レバー66は絞り弁軸63の一端67に相対回転不能に配置され、復帰ばね68を介して絞り弁62の閉弁方向に弾性付勢されている。また、操作レバー66は図示せぬ態様で気化器制御ケーブルまたはこれに類似したものと接続されており、気化器ケーシング60内に配した絞り弁の開度を調整することができる。

【0006】

絞り弁軸63の他端67'には図9で示すようにレバー69が相対回転不能に担持されている。同様に、先導空気制御弁の軸65の端部70にはレバー71が担持されている。絞り弁軸63と先導空気制御弁の軸65とが平行に配されとともに、レバー69、71は引張り棒72を介して互いに結合されている。引張り棒72の一端は、回動可能にレバー71に係合し、他端は、ほぼ回転方向73に延びるようにレバー69に設けた縦スリット74内に配されている。これによって、レバー69、71と引張り棒72とにより伝導結合部76としてのリンク機構を構成している。

【0007】

先導空気制御弁の軸65と絞り弁軸63の間に形成されている伝動結合部76は絞り弁軸63の回動によって駆動され、その際位置に依存した先導空気制御弁と気化器の絞り弁62との結合が与えられている。図8に示すように、絞り弁軸63には復帰ばね68が絞り弁62の閉弁方向に作用し、先導空気制御弁の軸65には対応的にコイルばね75が作用する。コイルばね75は、先導空気制御弁として構成されたバタフライ形の絞り弁の閉弁位置を決定している。図9に示しているように、絞り弁軸63と先導空気制御弁の軸65とのホームポジションはそれぞれ復帰ばね68とコイルばね75とによって決定することができる。

【0008】

伝導結合部 76 としてのカム機構を構成したものとしては、図 10 に示すように、平行に配された絞り弁軸 63 と軸 65 にそれぞれカム輪郭部 80 とカム輪郭部 81 を有したレバー 69' と 71' とが取り付けられている。絞り弁軸 63 が気化器内の絞り弁とともに開弁方向 73 へ復帰ばね 68 の力に抗して移動すると、アイドルリング時およびアイドルリング下部範囲では、先導空気制御弁の軸 65 はレバー 69' の自由端 79 とレバー 71' の自由端 78 の間のアイドルリング経路部 77 が克服されるまで操作されない構成となっている。

【0009】

自由端 79 のカム輪郭部 80 が自由端 78 のカム輪郭部 81 に接触したときには、すでに吸込み管路部分 61 内の絞り弁 62 は部分負荷位置にある。この時点で絞り弁 62 がさらに開弁すると、先導空気制御弁の軸 65 は開弁方向 73 へ連行され、その際の調整距離はレバー 69' および 71' の縦エッジのカム輪郭部 80 と 81 により決定することができる。

【特許文献 1】特開 2000-314350 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0010】

層状掃気 2 サイクルエンジンにおいて、排気ガス成分を更に低減させるためには、先導空気量を増やす必要がある。このため、先導空気管路径を大きくすれば、先導空気量を増やすことは可能となるが、先導空気管路径を大きくすることによって構造容積が大きくなってしまいうという問題が生じる。

【0011】

また、先導空気管路径を増やすことにより、先導空気管路径を大きくした場合と同等以上の管路面積とすることも可能ではある。しかし、気化器の混合気絞り弁軸と先導空気制御弁軸とが平行状態となっている場合では、先導空気管路径を増やすと、先導空気管路径を大きくした場合と同様に構造面積が大きくなってしまいうという問題がある。

【0012】

この問題を解決するため、先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とを斜交状態又はねじれ状態等の角度を成す配置構成にする解決策が、本願出願人により提案されている。先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とを斜交状態又はねじれ状態に配した場合、両弁軸間を伝導結合させる伝導結合機構の構成が問題となる。本願発明は同伝導結合機構の構成の問題を解決すためになされた角度を成す弁軸間の伝導結合機構を提供することにある。

【0013】

特許文献 1 に記載された発明では、先導空気制御弁軸と気化器の絞り弁軸との伝導結合機構としてリンク機構又はカム機構を用いているが、リンク機構及びカム機構は、先導空気制御弁軸と気化器の絞り弁軸とが平行状態に配されているものについての伝導結合機構となっている。このため、先導空気量を増やす場合には、上述したように構造面積が大きくなってしまいうという問題が発生する。

【0014】

尚、特許文献 1 の 4 頁段落 0018 において、「図 3 (本願では、図 8。) ないし図 5 (本願では、図 10。) が示すように、図示した実施形態では絞り弁軸 7 (本願では、絞り弁軸 63。) と空気管 15 (本願では、図示せず。) の絞り機構 14 (本願では、絞り弁 64。) の軸 24 (本願では、軸 65。) とはほぼ平行であるが、互いに角度を成すように配置しても合目的である。」(原文通り。() 内は本願における<背景技術>欄で使用した用語と図面符号を示している。) 旨記載されている。

【0015】

しかし、特許文献 1 に記載された絞り弁軸と空気管の絞り機構の軸とを互いに角度を成すように配置した場合、両弁軸間を伝導連結する伝導結合機構の作動は、特許文献 1 に記載されたリンク機構やカム機構のような二次元的な作動を行うことはなく、三次元的な作

動を行うことになる。このため、特許文献1に記載されたリンク機構やカム機構を角度を成して配した絞り弁軸63と軸65との間に配したとしても、リンク機構やカム機構は正常に作動することができず、角度を成した絞り弁軸63と軸65間での伝導結合を行うことができない。

【0016】

しかも、特許文献1では、上述したように絞り弁軸と空気の絞り機構の軸とを互いに角度を成すように配置しても合目的である旨記載してはいるが、絞り弁軸と空気の絞り機構の軸とを互いに角度を成すように配置した場合において、リンク機構及びカム機構が三次元的に作動させることができる構成や解決策については、何ら開示も記載も示唆すらもされていない。更にまた、三次元的な動きについて問題があることの認識すらされていない。

【0017】

本願発明では、先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とが角度を成し場合において、層状掃気2サイクルエンジンの高さ方向の場積を犠牲にすることなく、層状掃気2サイクルエンジンをコンパクトに構成することができる伝導結合機構を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0018】

本願発明の課題は請求項1～4に記載された各発明により達成することができる。

即ち、本願発明では請求項1に記載したように、層状掃気2サイクルエンジンにおける先導空気制御弁軸及び気化器の混合気絞り弁軸の一方の弁軸を駆動軸、他方の弁軸を従動軸となし、両弁軸を連動駆動する伝導結合機構において、前記駆動軸と従動軸とを角度を成して配し、前記伝導結合機構が、前記駆動軸及び従動軸とそれぞれ一体的に回転可能に配され、互いに接触伝導する一对の第1カム部材及び第2カム部材を備え、前記第1カム部材と第2カム部材との接触伝導時に、第1カム部材の接触面の一部と第2カム部材の接触面の一部が常に接触状態を維持されてなることを特徴とする角度を成す弁軸間の伝導結合機構を最も主要な特徴となしている。

【0019】

また、本願発明では請求項2に記載したように、前記第1カム部材及び第2カム部材の一方のカム部材が、カム面を有するカム板からなり、他方のカム部材が、前記カム面に接触する接触子を有するレバーからなることを主要な特徴となしている。

【0020】

更に、本願発明では請求項3に記載したように、前記第1カム部材又は第2カム部材の少なくとも一方のカム部材が、他方のカム部材との接触面を、該一方のカム部材を配した弁軸に対して平行に延設してなることを主要な特徴となしている。

【0021】

更にまた、本願発明では請求項4に記載したように、前記第1カム部材又は第2カム部材の少なくとも一方のカム部材が、同第1カム部材又は第2カム部材を配した前記駆動軸又は従動軸に沿い、かつ他方の第2カム部材又は第1カム部材方向に向かって摺動自在に付勢されてなることを主要な特徴となしている。

【発明の効果】

【0022】

本願発明では、角度を成して配された層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とを連動駆動する伝導結合機構において、先導空気制御弁軸及び混合気絞り弁軸の一方の弁軸を駆動軸、他方の弁軸を従動軸としている。しかも、駆動軸及び従動軸にそれぞれ配した一对の第1カム部材及び第2カム部材の構成を、両カム部材間での接触伝導時に、第1カム部材の接触面の一部と第2カム部材の接触面の一部が常に接触状態を維持される構成としている。

【0023】

これにより、角度を成して配された先導空気制御弁軸と混合気絞り弁軸間を第1カム部

材及び第2カム部材を介して伝導結合させることができる。しかも、第1カム部材の接触面の一部と第2カム部材の接触面の一部が常に接触状態を維持するので、先導空気制御弁軸と混合気絞り弁軸の回転時に、第1カム部材と第2カム部材とが干渉して、前記両接触面同士が非接触状態となり、弁軸の回転が阻害されるのを防止することができる。

【0024】

しかも、角度を成して先導空気制御弁軸と混合気絞り弁軸とを配することができるので、先導空気量を増大させるために、先導空気管路を複数配したとしても層状掃気2サイクルエンジンの場積を増大させずに構成することができる。特に、弁軸間が近接している場合であっても、一对の第1カム部材及び第2カム部材を用いたことにより、角度を成す弁軸間の伝導結合機構によって確実に駆動軸の回転を従同軸に伝導させることができるようになる。

【0025】

第1カム部材及び第2カム部材としては、請求項2に記載したようにカム面を有するカム板と、同カム面に接触する接触子を有するレバーとにより構成することも、それぞれカム面を有するカム板同士で構成することもできる。

【0026】

接触子を用いる場合には、接触子としてピンや回転ロールをレバーの端部近傍に取り付けた構成とすることができる。あるいは、レバーの先端部を折り曲げて形成した屈曲部や、レバーと一体的に形成した屈折部等を接触子として形成することもできる。接触子の形状を円筒形状、球形、回転ロール形状等のように、接触子とカム面とが線接触、点接触する構成とすることにより、接触子とカム面との間で生じる摺動抵抗を低減させることができる。

【0027】

カム板に形成するカム面としては、カム板の外周輪郭部に形成したカム面以外にも、カム板にカム溝を形成し同カム溝の内面をカム面として使用することもできる。カム板にカム溝を形成した場合には、駆動軸の往復回転時に常にカム溝の内周面の一方と接触子とを接触させることができるようになる。これによって、先導空気制御弁軸又は混合気絞り弁軸にゴミ等が入り、弁軸が正常に機能していないときでも、先導空気弁軸及び混合気絞り弁軸にそれぞれ配されているバネの戻りバネ力を合力として利用し、同合力を用いてそれぞれの弁軸に作用させることができる。

【0028】

このため、カム板にカム溝を形成した場合では、一方の弁軸が正常に機能していないときでも、他方の弁軸に作用している戻り力によって両方の弁軸を閉弁方向に回転させることができるようになる。しかも、それぞれのバネの戻りバネ力を合力として利用し、両弁軸を閉弁方向に回転させることができるので、両弁軸に配したバネのバネ力を小さくすることが可能となり、気化器の絞り弁の開閉を操作するスロットル操作荷重を低減させることができる。

【0029】

更に、一方の弁軸が作動不良を起こしたときにおいて、バネの戻りバネ力を合力しても両方の弁軸を閉弁状態に戻すことができない場合でも、例えば、先導空気制御弁の弁軸に作動不良が発生して、先導空気制御弁が開いた状態で弁軸が停止した場合にも、先導空気制御弁の開度に対応した開度に、混合気絞り弁の開度が維持されるので、先導空気量に応じた適正な燃料をシリンダに供給することができる。

【0030】

角度を成す弁軸間の伝導結合機構の構成としては、第1カム部材又は第2カム部材の少なくとも一方のカム部材における他方のカム部材と接触する接触面の形状を、該一方のカム部材を配した弁軸に対して平行に延設した形状として構成することもできる。

【0031】

これにより、第1カム部材と第2カム部材との間での動きが3次元的に動いたとしても、常に第1カム部材の接触面の一部と第2カム部材の接触面の一部とを接触させておくこ

とができ、駆動軸の回動を従動軸に確実に伝導することができる。

【0032】

即ち、例えば、従動軸に第1カム部材を配し、同第1カム部材としてカム面を有するカム板により構成し、駆動軸に第2カム部材を配し、同第2カム部材として前記カム面に接触する接触子を有するレバーにより構成したとすると、前記カム面を従動軸に対して平行に延設した形状とすることもできる。あるいは、例えばピン等で形成した接触子を、駆動軸に対して平行に延設したピンをレバーに配設することで、第1カム部材又は第2カム部材を構成することができる。

【0033】

更に、角度を成す弁軸間の伝導結合機構の構成としては、第1カム部材又は第2カム部材の少なくとも一方のカム部材を、該一方のカム部材を配した駆動軸又は従動軸に沿って摺動自在に配し、かつ一方のカム部材を他方のカム部材方向に向かう方向に付勢した構成とすることができる。

【0034】

これにより、常に少なくとも一方のカム部材が他方のカム部材に近接する方向に付勢され、しかも一方のカム部材を配した軸に沿って摺動自在に配されているので、駆動軸の回動にともなって、第1カム部材と第2カム部材の接触位置が3次元的に変動しても、第1カム部材と第2カム部材とを接触伝導状態としておくことができる。このため、第1カム部材と第2カム部材とが3次元的に動いたとしても、常に第1カム部材の接触面の一部と第2カム部材の接触面の一部とを接触させておくことができ、駆動軸の回動を従動軸に伝導することができる。

【0035】

軸方向に摺動させるカム部材としては、第1カム部材又は第2カム部材の一方のカム部材を摺動させることも、あるいは第1カム部材と第2カム部材とを互いに接近する方向にそれぞれ摺動自在に付勢しておくこともできる。カム部材を軸方向に付勢する付勢手段としては、コイルバネ等を用いることができる。しかも、同付勢手段として用いたコイルバネ等を先導空気制御弁及び／又は混合絞り弁を閉方向に付勢する戻りバネとして兼用させることもできる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0036】

本発明の好適な実施の形態について、添付図面に基づいて以下において具体的に説明する。本願発明の伝導結合機構について、層状掃気2サイクルエンジンにおける先導空気先導空気制御弁としてロータリーバルブを用いた例について以下で説明するが、本願発明の先導空気制御弁としてはバタフライ型の絞り弁等の絞り弁を用いることができるものである。また、気化器における混合気絞り弁としてはバタフライ型の絞り弁を用いたものについて説明を行うが、混合気絞り弁としてはロータリーバルブ等の絞り弁を用いることができるものである。

【0037】

以下で説明する層状掃気2サイクルエンジン等の構成は、層状掃気2サイクルエンジン等の代表的な構成として説明するものであって、他の構成を有する層状掃気2サイクルエンジンに本願発明の伝導結合機構を適用することができるものである。

【0038】

本願発明の伝導結合機構におけるカム形状及び接触子の形状は、以下で説明する形状、配置関係以外にも本願発明の課題を解決することができる形状、配置関係であれば、それらの形状、配置関係を採用することができるものである。このため、本発明は、以下に説明する実施例に限定されるものではなく、多様な変更が可能である。

【0039】

図1は、本発明の実施形態に係わる層状掃気2サイクルエンジンの正面断面図である。図2は、伝導結合機構を示す平面図である。図3は、図2の左側から見た側面図である。図4は、伝導結合機構の作動状態を示す平面図である。図5は、図4の左側から見た側面

図である。図 6、7 は、他の実施例における伝導結合機構の作動状態を示す平面図である。

【実施例 1】

【0040】

図 1 に示すように層状掃気 2 サイクルエンジン 1 としては、クランクケース 6 の上部に取着されたシリンダ 2 にはピストン 3 が摺動自在に嵌装されている。クランクケース 6 に回転自在に取着されたクランクシャフ 8 には、クランク室 7 内で回転自在に支承されたクランク 9 の一端が結合されるとともに、コネクティングロッド 4 を介してピストン 3 が結合されている。また、シリンダ 2 の頂部には点火栓 5 が取着されている。

【0041】

シリンダ 2 の内壁面に開口する排気ポート 10 は、排気流路 11 を介してマフラ 12 に接続されている。シリンダ 2 の内壁面の、排気ポート 10 よりやや下方には掃気ポート 16 が開口している。掃気ポート 16 は、クランク室 7 と掃気流路 18 により連通している。また、掃気ポート 16 は、ピストン 3 の外周部に設けたピストン溝 17 を介して先導空気制御弁としてのロータリーバルブ 35 に連通した第 1 先導空気流路 14 と連通している。

【0042】

シリンダ 2 の内壁面の下部にはクランク室 7 に開口した吸気ポート 15 が形成され、同吸気ポート 15 は、第 1 吸気流路 13 を介して気化器 20 に連通した第 2 吸気流路 31 と連通している。

【0043】

第 1 吸気流路 13 及び第 1 先導空気流路 14 は、断熱を目的とするインシュレータ 30 に形成した第 2 吸気流路 31 及び第 2 先導空気流路 32 とそれぞれ接続している。また、インシュレータ 30 には先導空気制御弁としてのロータリーバルブ 35 を配設されており、ロータリーバルブ 35 は、図 2 に示す弁軸 27 を中心に回転する。更に、インシュレータ 30 にはロータリーバルブ 35 に接続した第 3 先導空気流路 33 が形成されている。

【0044】

インシュレータ 30 に形成した第 2 吸気流路 31 は、気化器 20 に接続し、気化器 20 は図示せぬ燃料タンク及びエアクリーナ 25 に接続している。また、インシュレータ 30 に形成した第 3 先導空気流路 33 もエアクリーナ 25 に接続している。

【0045】

気化器 20 にはバタフライ型の混合気絞り弁 21 が設けられており、弁軸 22 を中心に回転して混合気の流量を制御することができる。バタフライ型の混合気絞り弁 21 の開度は、図 2 に示すように操作レバー 29 により制御される。操作レバー 29 は、図示せぬ気化器ケーブル等により操作される。また、図 2 に示すように、ロータリーバルブの弁軸 27 の端部には、カム板 28 が取り付けられ、カム板 28 にはカム溝 28c が形成されている。また、弁軸 27 には、図 3 に示すようにバネ 46 が配され、ロータリーバルブ 35 を閉弁させる方向に弁軸 27 又はカム板 28 を付勢している。

【0046】

混合気絞り弁 21 の弁軸 22 にはレバー 23 が取り付けられ、同レバー 23 には前記カム板 28 のカム溝 28c と係合する接触子 24 が配設されている。また、弁軸 22 には、図 3 に示すようにバネ 45 が配され、混合気絞り弁 21 を閉弁させる方向に弁軸 22 又はレバー 23 を付勢している。弁軸 22 に配したバネ 45 は、レバー 23 側に配する代わりに、図 2 に示す操作レバー 29 側に配することもできる。カム板 28 とレバー 23 とにより伝導結合機構としてのカム機構を構成している。

【0047】

上述のカム機構により、先導空気制御弁としてのロータリーバルブ 35 と気化器 20 の混合気絞り弁 21 とを連動駆動させることができ、それぞれの絞り量、即ち、開度が制御されるように構成されている。尚、伝導結合機構の作動については、以下における図 2～5 の説明において詳細に説明する。

【0048】

次に、層状掃気2サイクルエンジン1の作動について説明する。図1に示すピストン3の上死点位置において、シリンダ室Aで圧縮されている混合気が点火栓5により着火されると、混合気は爆発してピストン3を下方に押し下げる。

【0049】

この時点では掃気ポート16及び掃気流路18にはエアクリーナ25により浄化された先導空気が充満している。また、クランク室7には気化器20において、燃料と、エアクリーナ25により浄化された空気とが混合された混合気が充満している。

【0050】

ピストン3が下降すると先ず吸気ポート15が閉じ、クランク室7内の混合気は圧縮される。ピストン3の下降にともなって次に、排気ポート10が開き、燃焼ガスは排気流路11を通り、マフラ12を介して外部に排出される。続いて掃気ポート16が開き、圧縮されたクランク室7内の混合気の圧力によって、掃気ポート16から先導空気がシリンダ室Aに流入し、シリンダ室Aに残っていた燃焼ガスを排気ポート10から排出する。

【0051】

先導空気のシリンダ室Aへの流入に続いて、クランク室7内の混合気はシリンダ室Aに流入するが、混合気がシリンダ室Aに流入するときにはピストン3は上昇して排気ポート10を閉じた状態となっている。これによって、混合気が外部にそのまま排出されること、即ち、所謂吹き抜け現象が防止され、排気ガスに含まれる炭化水素HCの量を少なくすることができ、また燃料の浪費も少なくなる。

【0052】

気化器20を通過する混合気の量は混合気絞り弁21によって制御され、先導空気の量は、ロータリーバルブ35により制御される。混合気絞り弁21とロータリーバルブ35の絞り量、即ち、開度の制御は伝導結合機構によって連動して制御されるため、常に混合気の量と先導空気量とのバランスを保ち、最適な状態での燃焼を行うことができる。

【0053】

次に、図2～5を用いて伝導結合機構の作動について説明する。図3、5に示すように、先導空気制御弁の弁軸27と混合気絞り弁21の弁軸22とは、角度をなして配設されている。これによって、例えば、ロータリーバルブ35を図3の弁軸27方向に沿って複数配設することで、先導空気管路数を増やすことが可能となり、しかも、構造面積を増やすことなく弁軸27で一体的に開閉制御することのできる先導空気管路数を増やすことができるようになる。これによって、排気ガス成分を更に低減させることができる。

【0054】

図2に示すように、角度をなして配設されている先導空気制御弁の弁軸27と混合気絞り弁21の弁軸22にそれぞれ、カム部材としてのカム板28とレバー23とを取り付けている。また、弁軸27とカム板28及び弁軸22とレバー23とは、それぞれ一体的に回転することができ、図3に示すように、弁軸27には、先導空気制御弁を閉弁方向に付勢するバネ46が配され、弁軸22には、混合気絞り弁を閉弁方向に付勢するバネ45が配されている。

【0055】

先導空気制御弁の弁軸27に取り付けたカム板28は、先端部が開放したカム溝28cが形成されている。カム溝28cの内面には、2叉状のカム面28a、28bがそれぞれ形成されている。カム板28に形成するカム面としては、カム板28の輪郭部に形成したカム面や、図2に示すようなカム溝28cとすることができる。また、カム溝の形状としては、先端部が開放していない閉じたカム溝として形成することもできる。

【0056】

混合気絞り弁21の弁軸22にはレバー23が取り付けられ、レバー23の端部近傍には接触子24が配設されている。接触子24としては、ピンや回転ロールをレバー23の端部近傍に取り付けた構成とすることができる。また、レバーの先端部を折り曲げて形成した屈曲部や、レバーと一体的に形成した屈折部等を接触子24として形成することもできる。

きる。

【0057】

接触子 24 の形状を円筒形状、球形、回転ロール形状等のように、接触子 24 とカム面 28a、28b とが線接触、点接触することにより、接触子 24 が係合するカム面 28a、28b との摺動抵抗を低減させることができる。

【0058】

図 2、3 は、先導空気制御弁及び混合気絞り弁 21 がホームポジション状態に配置されている状態を示しており、接触子 24 とカム面 28b とが非接触状態に置かれている。図 3 に示すように接触子 24 の先端部近傍がカム溝 28c 内に挿入された状態に配されている。

【0059】

図 2 に示す操作レバー 29 の作動によって弁軸 22 が反時計回り方向に回転すると、弁軸 22 が反時計回り方向に所定量回転してから先導空気制御弁の弁軸 27 が連動回転する。即ち、接触子 24 とカム溝 28c のカム面 28b との間に形成された間隙によって、先導空気制御弁の弁軸 27 を連動回転させる前に、気化器 20 の混合気絞り弁 21 の弁軸 22 を所定量回転させることができる。この接触子 24 とカム面 28b との間に形成された間隙によって、エンジンのアイドル時や始動時に先導空気がシリンダ内に流入するのを制御することができる。

【0060】

尚、ここでは図 2 における弁軸 22 の反時計回り方向の回転により、混合気絞り弁 21 が開弁され、弁軸 27 が時計回り方向に回転することにより先導空気制御弁が開弁するものとして説明している。また、操作レバー 29 は、図示せぬ気化器ケーブル等により操作することができる。

【0061】

図 2、3 の状態から混合気絞り弁 21 の弁軸 22 が回転すると、レバー 23 に配した接触子 24 とカム面 28b との接触によりカム板 28 がバネ 46 に抗して回転し、弁軸 27 を介して先導空気制御弁を開弁方向に回転させる。先導空気制御弁を開弁方向に回転させた状態を、図 4、5 に示している。図 4、5 では、弁軸 22 が約 75 度で弁軸 27 が約 80 度回転した状態を示しているが、弁軸 22 及び弁軸 27 の回転角度は、それぞれ約 75 度や約 80 度回転することに限定されるものではなく、開弁させるのに必要な回転角度は、任意の角度に設定することができるものである。

【0062】

図 5 に示すように、弁軸 22 が約 75 度回転すると、レバー 23 に設けた接触子 24 の約中間部位において、カム面 28b との接触を行っている。また、このとき、弁軸 27 に設けたカム板 28 のカム溝 28c は下向きに開口した状態となり、図 2 におけるカム溝 28c が右横向きに開口した状態から約 80 度時計方向に回転していることが分かる。

【0063】

このように、弁軸 22 と弁軸 27 とが角度を成しているため、弁軸 22 に設けたレバー 23 の接触子 24 と弁軸 27 に設けたカム板 28 のカム面 28b との接触部の軌跡は、3 次元的な軌跡を描くことになる。本願の第 1 実施例では、接触子 24 の長さを弁軸 22 の軸線と平行に延設して形成しているため、弁軸 22 の回転に係わらず、常に接触子 24 がカム面 28b に接触した状態を維持することができる。

【0064】

また、カム板 28 の回転とレバー 23 の回転とによって両者が干渉しない配置関係となっているため、弁軸 22 の回転がカム板 28 とレバー 23 との衝突によって阻害されるような事態が発生しない。このため、レバー 23 の回転を円滑にカム板 28 の回転として伝導結合することができる。また、カム板 28 の回転により、弁軸 27 が回転し、図 1 に示す先導空気制御弁としてのロータリーバルブ 35 を回転させてエアクリーナ 25 と掃気ポート 16 とを連通状態にすることができる。

【0065】

カム板28、レバー23及び接触子24により構成されたカム機構により、先導空気制御弁の弁軸27と混合気絞り弁21の弁軸22とが角度を成して配されていても、ロータリーバルブ35の開度を気化器20の混合気絞り弁21の開度と連動させることができ、常に混合気の量と先導空気量とのバランスを保持して、最適な状態での燃焼制御を行うことができる。

【0066】

尚、この実施例1の説明では、図2、3の状態をホームポジション状態とし、図3、4の状態を開弁状態として説明しているが、図2、3の状態を開弁状態とし、図4、5の状態をホームポジション状態とすることができるものである。

【0067】

図4、5に示す先導空気制御弁及び混合気絞り弁21の全開状態から、図2、3で示す操作レバー29を操作して先導空気制御弁及び混合気絞り弁21を閉弁方向、即ち、弁軸22を図4の時計回り方向に戻し回転させようとしたときには、図3、5で示している弁軸27に設けたバネ46と弁軸22に設けたバネ45のそれぞれの戻り力によってカム板28及びレバー23が回転し、ロータリーバルブ35及び混合気絞り弁21を閉弁方向への回転、即ち、ホームポジション状態への復帰を行わせることができる。

【0068】

このとき、例えば、弁軸22にゴミ等が入って正常に作動しない場合でも、バネ46によって戻り回転するカム板28のカム面28bで接触子24が押圧され、レバー23を図4の時計回り方向に回転させることができる。逆に、弁軸27にゴミ等が入って正常に作動しないときには、接触子24によるカム面28aの押圧により、カム板28を図4の反時計回りに回転させることができる。

【0069】

仮に、例えば、弁軸27にゴミ等が入って正常に作動せず、しかも接触子24によるカム面28aへの押圧によってもカム板28が回転しないとき、即ち、先導空気制御弁が開いた状態で弁軸27が停止した場合でも、気化器20の混合気絞り弁21の開度が先導空気制御弁の開度に応じた適正な開度を維持することができる。このため、適正な燃料をシリンダに供給することができる。これにより、エンジンが過熱したり、過回転状態となったりすることにより生じるエンジンへのダメージを防ぐことができる。

【0070】

また、同様に弁軸22にゴミ等が入って正常に作動せず、しかもカム面28bの押圧によってもレバー23が回転しないときでも、気化器20の混合気絞り弁21の開度を先導空気制御弁の開度に応じた適正な開度に維持しておくことができる。

【0071】

これにより、弁軸22の開弁方向及び閉弁方向において、弁軸22と弁軸27とを強制的に連動駆動することができる。弁軸22、27が正常に作動しないときでも、エンジンの異常状態を回避することができる。しかも、弁軸22、27に配設したバネ45、46の戻りバネ力を強くしなくても、両バネ45、46のそれぞれの戻りバネ力を合力したものとして利用することができる。このため、図2に示す操作レバー29の操作力を増大させなくても、弁軸22と弁軸27とを強制的に連動駆動することができ、弁軸22、27が正常に作動しないときにおいても、エンジンの異常状態を回避することができる。

【実施例2】

【0072】

図6、7は、第2実施例における伝導結合機構の平面図を示している。図6は、先導空気制御弁及び混合気絞り弁21が閉弁状態となっているホームポジションを示し、図7は、先導空気制御弁及び混合気絞り弁21の開弁状態を示している。
尚、図6を閉弁状態とし、図7をホームポジション状態とすることもできる。

【0073】

第2実施例では、カム板28をレバー23に近接する方向にバネ46'で付勢している例を用いて説明を行うが、レバー23をカム板28に向かう方向に付勢する構成とするこ

とも、レバー 23 及びカム板 28 を相互に接近する方向にそれぞれ付勢しておく構成とすることもできる。

【0074】

第 2 実施例では、カム板 28 をレバー 23 に向かって付勢した構成及びカム板 28 とレバー 23 との接触部に突起 40 を形成した構成を除いて、他の構成は第 1 実施例と同様の構成を備えている。このため、第 1 実施例で用いた部材符号と同じ部材符号を用いることでその部材の説明を省略する。また、第 2 実施例における作用効果も第 1 実施例のものが奏することのできる作用効果と同様の作用効果を奏することができるので、第 2 実施例特有の作用効果を除いてその説明を省略する。

【0075】

図 6、7 は、バネ 46' が引張りバネと捻りバネとしての 2 つの機能を奏している。弁軸 27 に取り付けられたカム板 28 がバネ 46' によってレバー 23 側に付勢されると、レバー 23 のカム板 28 側表面に形成した半球形状等の突起 40 とカム板 28 とが当接する。突起 40 の形状としては、半球形状以外にも、かまぼこ形等の形状とすることもできる。

【0076】

また、突起 40 としては、半球形状やかまぼこ形に限定されるものではなく、レバー 23 及びカム板 28 とを点接触、線接触等の両者間の摺動抵抗を少なくすることのできる形状、材質等のものであれば、それらの形状、材質を適宜組み合わせ用いることができる。更に、突起 40 は、レバー 23 側に形成せずにカム板 28 側に形成することができる。

【0077】

操作レバー 29 の操作により弁軸 22 が回転して、図 7 に示す状態まで回転すると、カム板 28 は突起 40 による押圧力で図 6 の左方向に摺動し、バネ 46' を引張り状態とする。また、接触子 24 によるカム板 28 の回転により、バネ 46' は捻り力を蓄えておくことができる。このため、カム板 28 とレバー 23 とは常に、突起 40 を介して接触させておくことができる。

【0078】

第 2 実施例においては、第 1 実施例のものに比べて弁軸 27 の突出量を少なくすることができるので、エンジンの構成面積をより小さくすることができる。

【産業上の利用可能性】

【0079】

本願発明は、角度を成して配された層状掃気 2 サイクルエンジンの先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とを連動駆動することのできる伝導結合機構を提供するものであるが、本願発明の技術思想を適用することができる装置等に対しては、本願発明の技術思想を適用することができる。

【図面の簡単な説明】

【0080】

【図 1】本願発明の全体図を示す概略正面断面図である。(実施例)

【図 2】伝導結合機構の平面図である。(実施例 1)

【図 3】図 2 における左方向から見た側面図である。(実施例 1)

【図 4】伝導結合機構の作動状態における平面図である。(実施例 1)

【図 5】図 4 における左方向から見た側面図である。(実施例 1)

【図 6】伝導結合機構の他の実施例を示す平面図である。(実施例 2)

【図 7】他の実施例における作動状態を示す平面図である。(実施例 2)

【図 8】従来例のダイヤフラム気化器の平面図である。(従来例)

【図 9】図 8 の左方向から見た平面図である。(従来例)

【図 10】従来例におけるカム機構を示す平面図である。(従来例)

【符号の説明】

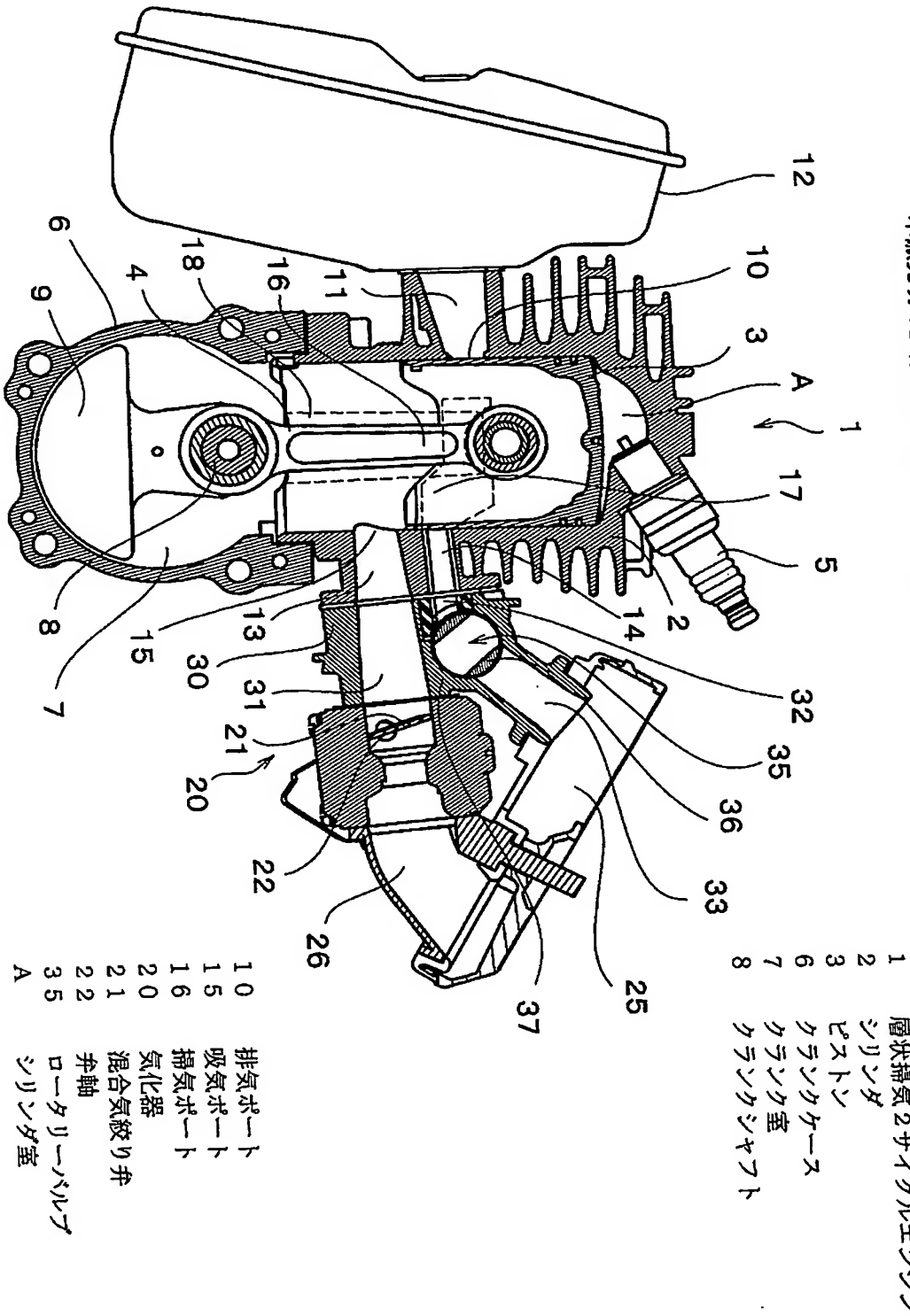
【0081】

- | | |
|---|-----------------|
| 1 | 層状掃気 2 サイクルエンジン |
| 2 | シリンダ |

3	ピストン
6	クランクケース
7	クランク室
8	クランクシャフト
10	排気ポート
15	吸気ポート
16	掃気ポート
20	気化器
20 a	気化器本体
21	混合気絞り弁
22	弁軸
23	レバー
24、24'	接触子
27	弁軸
28	カム板
28 a、28 b	カム面
35	ロータリーバルブ
40	突起
45、45'	バネ
46、46'	バネ
60	気化器ケーシング
62	絞り弁
63	絞り弁軸
64	絞り弁
65	軸
66	操作レバー
68	復帰ばね
69、69'	レバー
71、71'	レバー
72	引張り棒
74	縦スリット
75	コイルばね
76	伝導結合部
77	アイドルリング経路部
80、81	カム輪郭部
82	ダイヤフラム気化器
A	シリンダ室

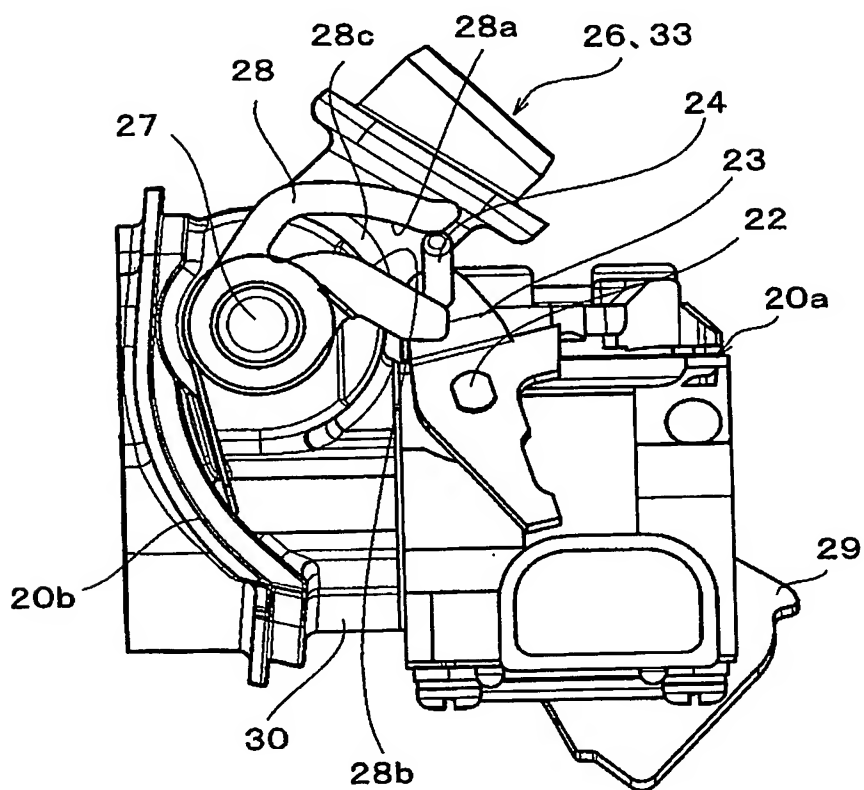
【書類名】 図面
【図1】

本願発明の全体図を示す概略正面断面図(実施例)



【図 2】

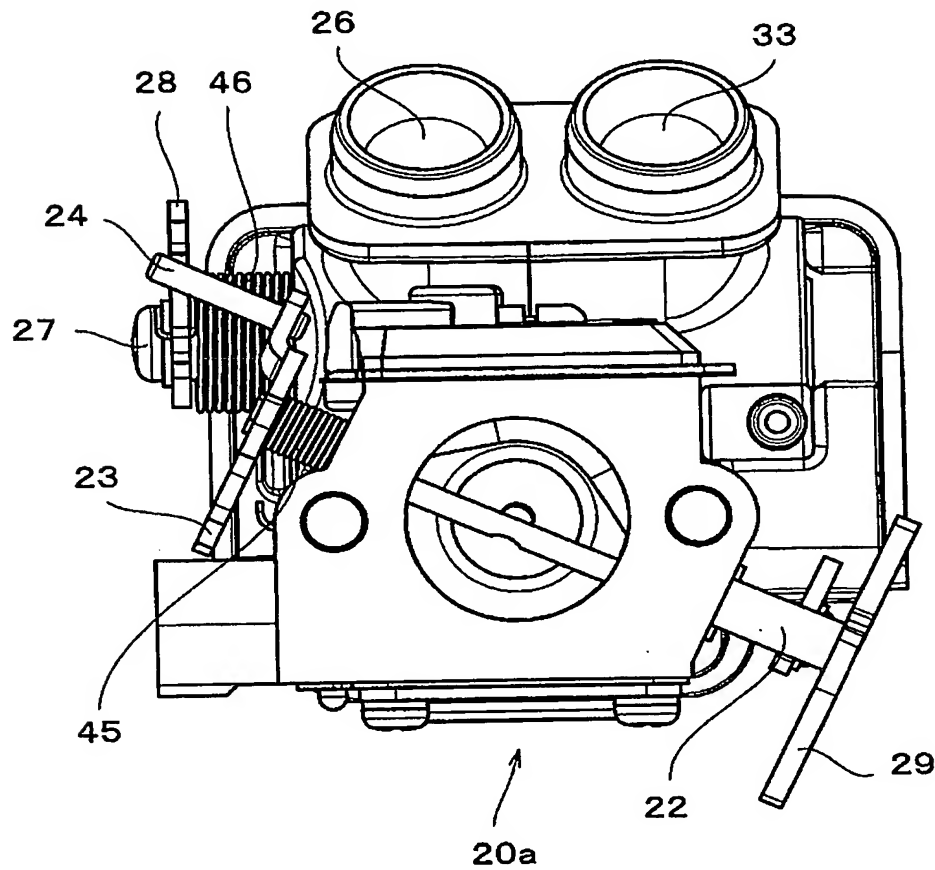
伝道結合機構の平面図(実施例1)



20a	気化器本体
22	弁軸
23	レバー
24	接触子
27	弁軸
28	カム板
28a、28b	カム面

【図 3】

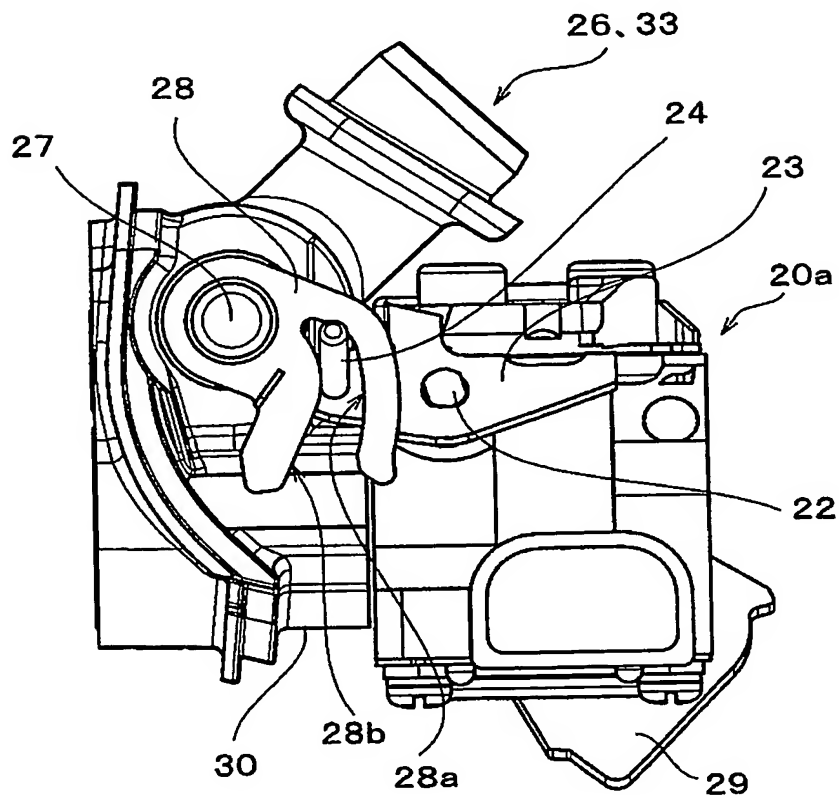
図2における左方向から見た側面図(実施例1)



- | | |
|-----|-------|
| 20a | 気化器本体 |
| 22 | 弁軸 |
| 23 | レバー |
| 24 | 接触子 |
| 27 | 弁軸 |
| 28 | カム板 |
| 45 | バネ |
| 46 | バネ |

【図 4】

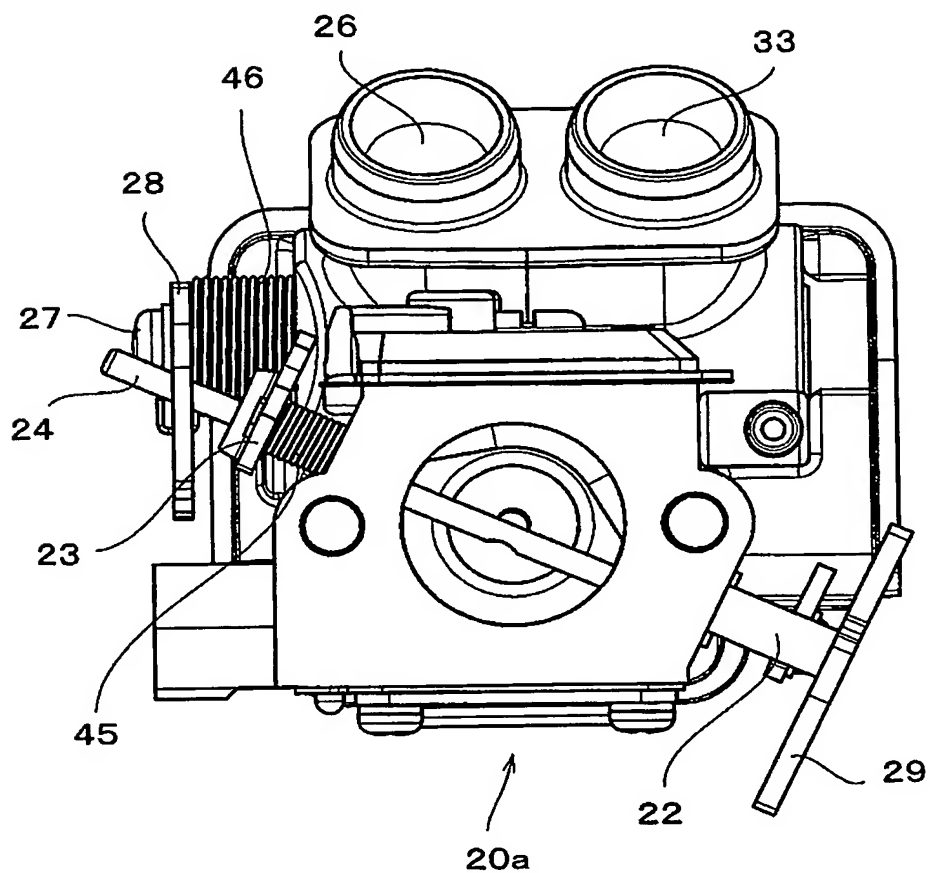
伝導結合機構の作動状態における平面図(実施例1)



20a	気化器本体
22	弁軸
23	レバー
24	接触子
27	弁軸
28	カム板
28a、28b	カム面

【図 5】

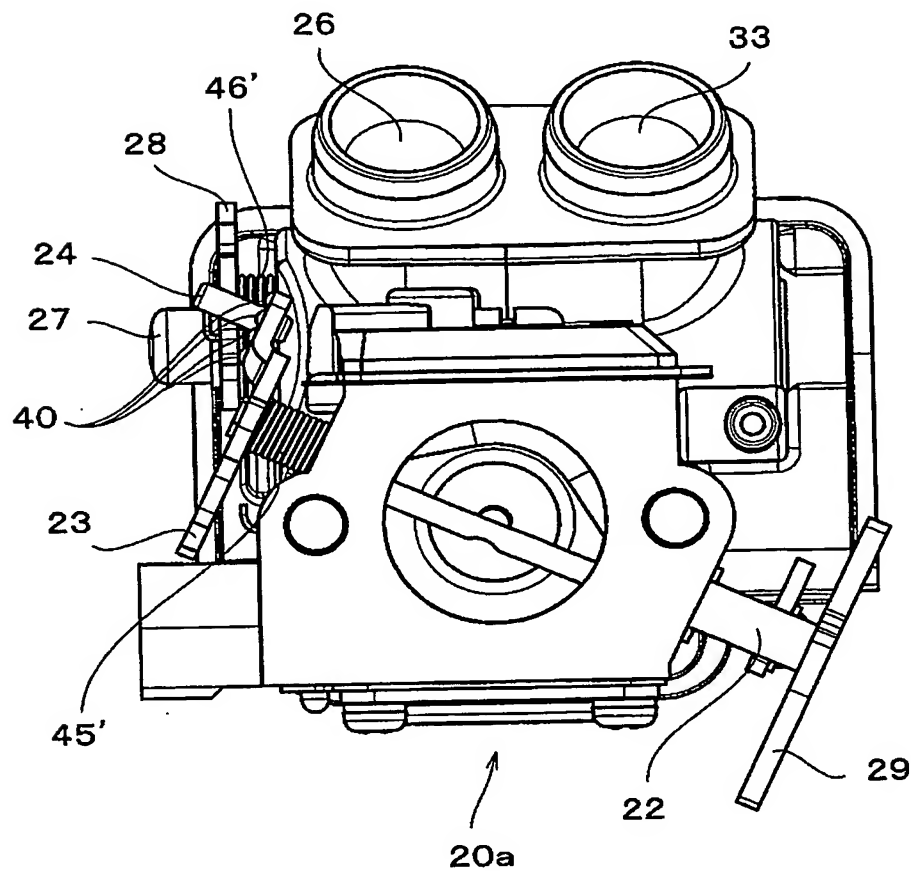
図4における左方向から見た側面図(実施例1)



- | | |
|-----|-------|
| 20a | 気化器本体 |
| 22 | 弁軸 |
| 23 | レバー |
| 24 | 接触子 |
| 27 | 弁軸 |
| 28 | カム板 |
| 45 | バネ |
| 46 | バネ |

【図 6】

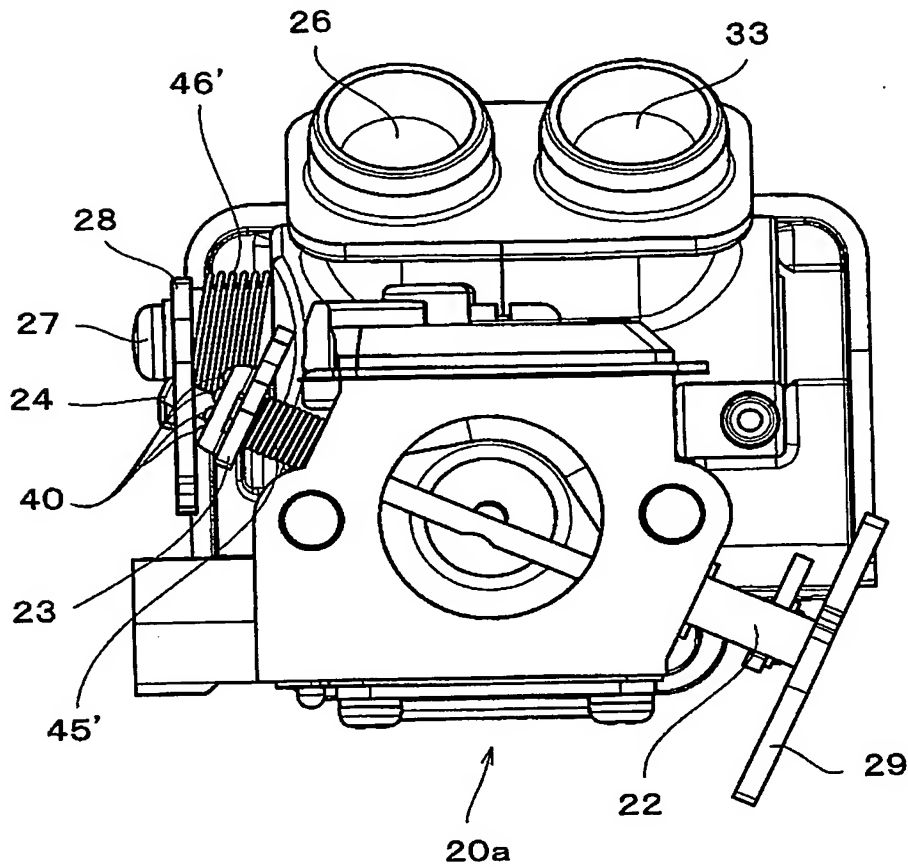
伝導結合機構の他の実施例を示す平面図(実施例2)



- | | |
|-----|-------|
| 20a | 気化器本体 |
| 22 | 弁軸 |
| 23 | レバー |
| 24 | 接触子 |
| 27 | 弁軸 |
| 28 | カム板 |
| 45' | バネ |
| 46' | バネ |

【図 7】

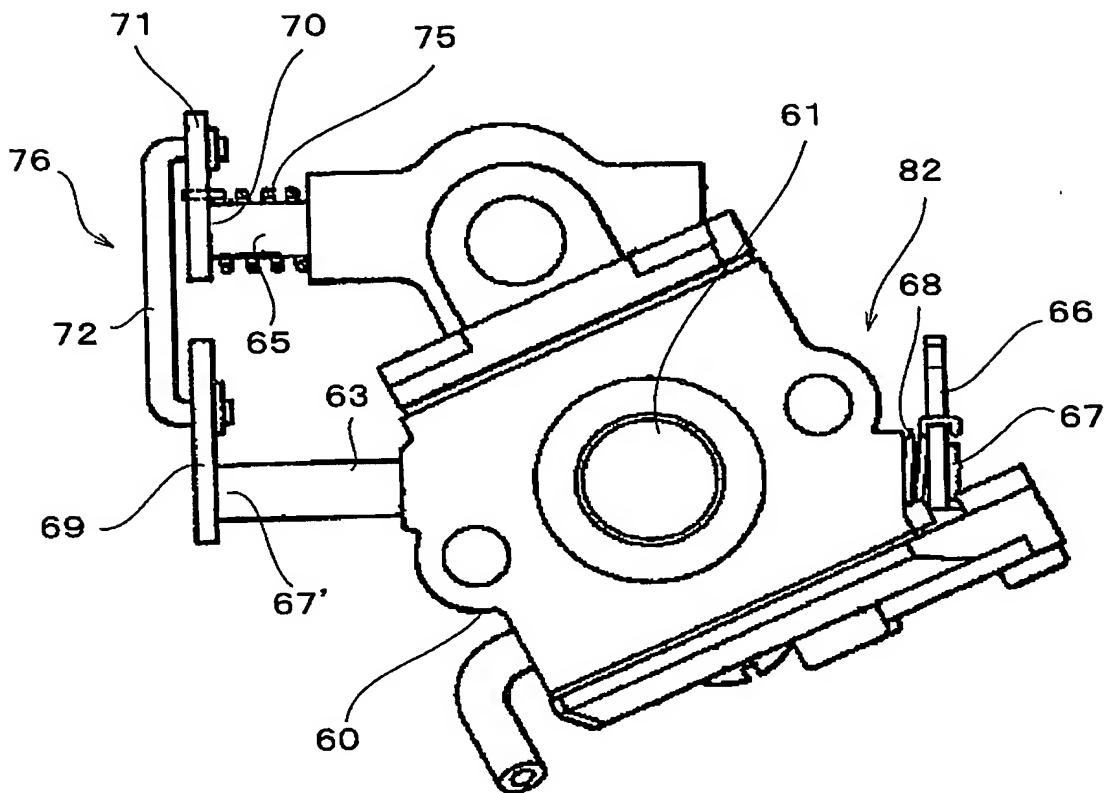
他の実施例における作動状態を示す平面図(実施例2)



- | | |
|------|-------|
| 20 a | 気化器本体 |
| 22 | 弁軸 |
| 23 | レバー |
| 24 | 接触子 |
| 27 | 弁軸 |
| 28 | カム板 |
| 40 | 突起 |
| 45' | バネ |
| 46' | バネ |

【図 8】

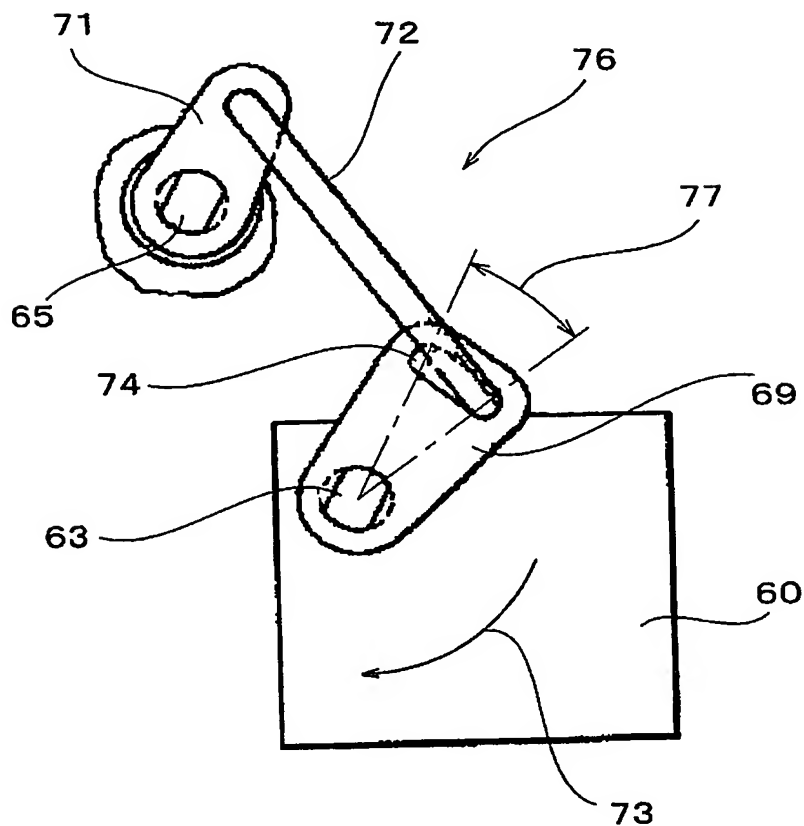
従来例のダイヤフラム気化器の平面図(従来例)



- 60 気化器ケーシング
- 65 軸
- 66 操作レバー
- 68 復帰ばね
- 69 レバー
- 71 レバー
- 72 引張り棒
- 75 コイルばね
- 76 伝導結合部

【図 9】

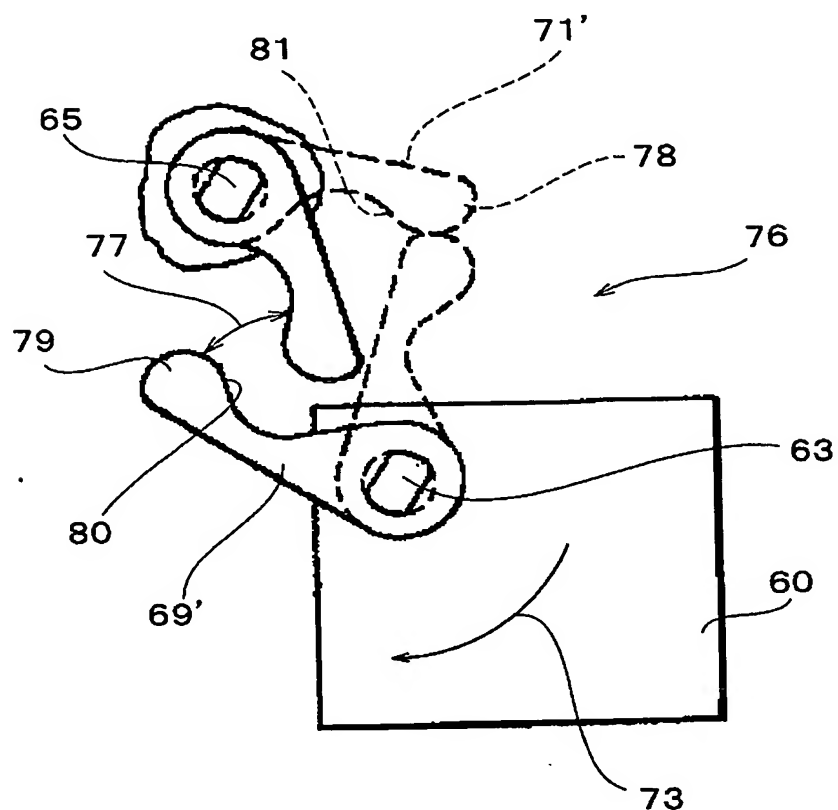
図8の左方向から見た平面図(従来例)



- | | |
|----|-----------|
| 60 | 気化器ケーシング |
| 63 | 絞り弁軸 |
| 65 | 軸 |
| 69 | レバー |
| 71 | レバー |
| 72 | 引張り棒 |
| 74 | 縦スリット |
| 76 | 伝導結合部 |
| 77 | アイドリング経路部 |

【図 10】

従来例におけるカム機構を示す平面図(従来例)



- | | |
|-------|-----------|
| 60 | 気化器ケーシング |
| 63 | 絞り弁軸 |
| 65 | 軸 |
| 69' | レバー |
| 71' | レバー |
| 76 | 伝導結合部 |
| 77 | アイドリング経路部 |
| 80、81 | カム輪郭部 |

【書類名】要約書

【要約】

【課題】角度を成して配された層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁軸と気化器の混合気絞り弁軸とを伝導結合し、しかも層状掃気2サイクルエンジンの高さ方向の場積を犠牲にすることなく、層状掃気2サイクルエンジンをコンパクトに構成することができる角度を成す弁軸間の伝導結合機構を提供する。

【解決手段】角度をなして配設されている先導空気制御弁軸27と混合気絞り弁軸22にそれぞれ、カム板28とレバー23とを取り付け、弁軸27には、先導空気制御弁を閉弁方向に付勢するバネ46が配され、弁軸22には、混合気絞り弁を閉弁方向に付勢するバネ45が配されている。レバー23に設けた接触子24の長さを弁軸22の軸線と平行に延設し、接触子24とカム板28に形成したカム面とが常に接触する長さに接触子24の長さを形成する。

【選択図】図3

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2003-382615
受付番号	50301871412
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成15年11月13日

<認定情報・付加情報>

【提出日】 平成15年11月12日

特願 2 0 0 3 - 3 8 2 6 1 5

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [0 0 0 1 8 4 6 3 2]

1. 変更年月日 2 0 0 0 年 9 月 8 日

[変更理由] 住所変更

住 所 埼玉県川越市南台 1 丁目 9 番

氏 名 小松ゼノア株式会社